厚生労働省
山口労働局

Press Release

令和７年３月３日（月）
【照会先】
山口労働局労働基準部監督課
監督課長　赤尾　裕一郎
地方労働基準監察監督官　西村　哲史
電話（083）995－0370

報道関係者　各位

「物流 2024 年問題」に関する荷主アンケートの調査の結果を公表します

山口労働局（局長　友住（ともずみ）　弘一郎（こういちろう））では、「物流 2024 年問題」の解決に向けた取組として、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された 2024 年４月以降の荷主（トラック運送を利用する事業者）の具体的な取組状況や今後の課題等を把握するため、「物流 2024 年問題」に関する荷主アンケート調査を実施し、このほどその結果を取りまとめましたので、公表します。

アンケートは、山口県内に事務所、工場等を置く労働者数 50 人以上の製造業 418 事業場を対象とし、311 事業場から有効な回答を得ました（回答率 74.4%）。

【主な調査結果のポイント】

（１）「物流 2024 年問題」等の理解について（問２～問４）

- 「物流 2024 年問題」を理解している事業場の割合　**89.2%**
- 「時間外労働上限規制の適用」を理解している事業場の割合　**73.3%**
- 「改善基準告示の改正」を理解している事業場の割合　**68.6%**

（２）2024 年４月以降の「物流 2024 年問題」への取組状況について（問７～問９）

- 「対応済み」、「対応策の実施に向けて準備中」の事業場の割合　**68.2%**
  そのうち「実行中の具体的な対応策」は**「運賃の見直し」（78.8%）**が最も多い。

（３）トラック運送事業者からの相談・対応の状況（問 10～問 13）

- 「相談があった」事業場の割合　**70.8%**
  そのうち「対応した内容」は、**「協議の上、運賃を見直した」（81.1%）**が最も多い。
- 相談に対して、具体的な対応を行なっていない事業場の割合　**13.8%**

（４）荷待ち時間の状況（問 14～問 17）

- 運送１回当たりの荷待ち時間が「30 分以上」の事業場の割合　**37.5%**
- 「荷待ち時間の短縮のための実施内容」は、**「出荷に合わせた生産・荷造り等」（52.6%）**が最も多い。
- 荷待ち時間の短縮の取組を実施していない事業場の割合　**27.4%**

【今後の取組】

令和６年３月に採択した「やまぐち物流 2024 年問題の解決に向けた共同宣言」を踏まえ、引き続き、関係省庁とも連携しながら、労働局に編成した「荷主特別対策チーム」において、本アンケートの調査の結果を活用し、発着荷主等に対して、長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないこと等についての監督署による要請と、その改善に向けた労働局による働きかけを行うとともに、一般利用者（消費者）に対しても、物流が果たしている役割の重要性や持続可能な物流のために各々が取り組める事項について周知を行ってまいります。

（別添）

（資料１）「物流 2024 年問題」に関する荷主アンケートの調査の結果（調査の概要）

（資料２）「やまぐち物流 2024 年問題の解決に向けた共同宣言」

（資料３）「STOP!長時間労働の荷待ち」（リーフレット）

（資料４）「国民の生活になくてはならない物流をみんなで支えましょう」（リーフレット）

「物流2024年問題」に関する荷主アンケートの調査の結果

山口労働局労働基準部監督課

■ 調査の背景・目的

山口労働局では、「物流2024年問題」の解決に向け、「やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言」（令和６年３月採択）に基づき、各種取組を進めています。「物流2024年問題」の解決には、トラック運送を利用する事業者（以下「荷主」という。）の理解と解決に向けた取組が重要となることから、今般、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された2024年４月以降の荷主の具体的な取組状況や今後の課題等を把握する目的で実施しました。

■ 調査方法・対象

山口県内に事務所、工場等を置く労働者数50人以上の製造業を対象とした。

・実施方法　：郵送及びWEB
　労働者数50人以上の製造業（418事業場）に郵送した。
　また、山口労働局ホームページに本アンケートへの協力を掲載（WEB回答）した。

・実施期間　：令和６年11月25日～令和７年１月31日

・有効回答数：311票（回答率：74.4%）

■ 調査項目

Ⅰ　「物流2024年問題」の取組の状況
　・「物流2024年問題」等の理解度、具体的な影響、取組状況、具体的な対応策　など

Ⅱ　トラック運送事業者からの相談・対応の状況
　・相談の有無、相談の内容、相談の理由、相談に対する具体的な対応内容　など

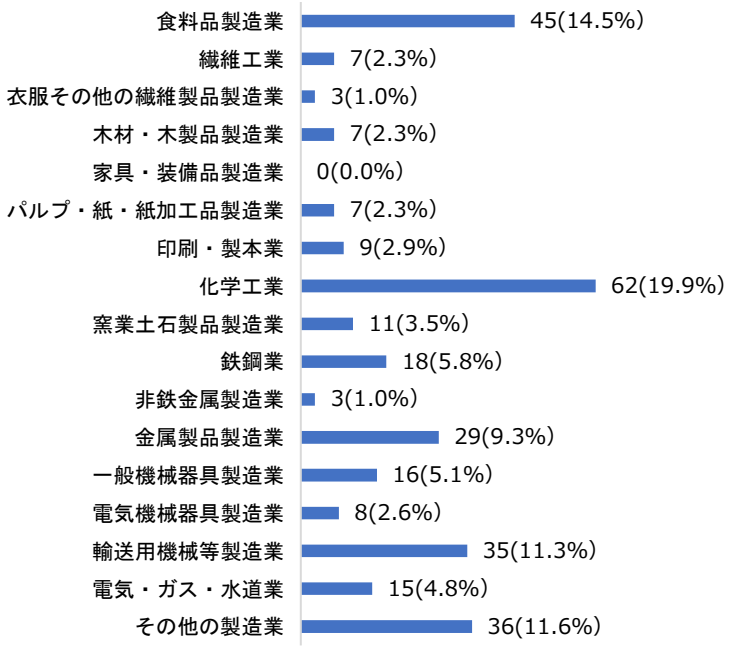
Ⅲ　荷待ち時間の状況
　・運送１回あたりの荷待ち時間、荷待ちの原因、荷待ち時間の短縮のための具体的な内容　など

■ 回答事業場の属性（労働者数・業種の内訳）

労働者数（規模）別の回答数　（n＝311）

労働者数（規模）	回答数	
20人以下	3	（1.0%）
21人～50人	28	（9.0%）
51人～100人	133	（42.8%）
101人～300人	102	（32.8%）
301人以上	45	（14.5%）

製造業の分類の内訳　（n=311）



（参考）

・集計結果は、小数点第２位を四捨五入しており、数値に誤差が生じることがあるため、回答比率の合計が100%とならないことがある。また、複数の回答を依頼した質問では、比率の合計100%を超えることがある。

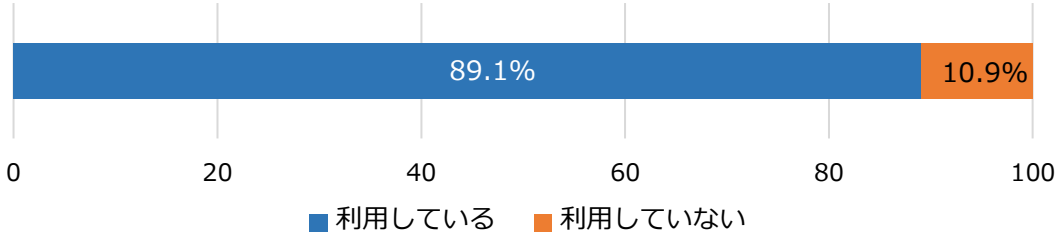
・各質問の回答数は（n=　）として示し、比率（%）は、その回答数を母数として算出している。

Ⅰ　「物流2024年問題」の取組の状況

問１　貴事業場ではトラック運送を利用していますか。

アンケートの対象事業場にトラック運送の利用状況について質問したところ、「利用している」と回答した事業場は89.1％で、「利用していない」と回答した事業場は10.9％となっている。
「利用していない」と回答した事業場は、ここでアンケートを終了とした。

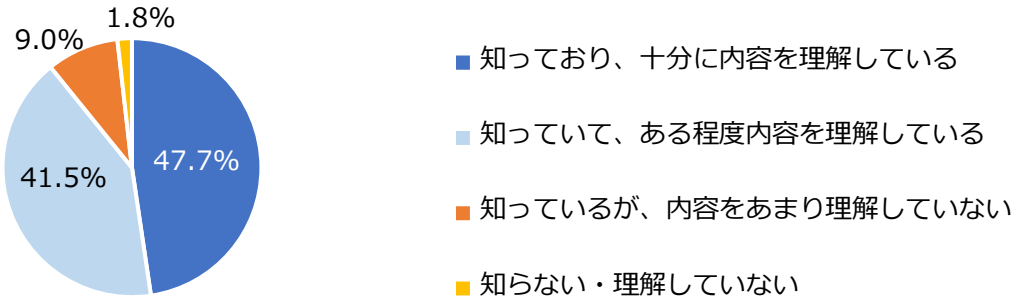
図１　トラック運送の利用状況　（n=311）



問２　「物流2024年問題」（具体的に何が始まるのか、自社にどのような影響ができるのかなど）について、ご存じですか。

「物流2024年問題」の理解度について質問したところ、「知っており、十分に内容を理解している」及び「知っていて、ある程度内容を理解している」と回答した事業場の合計は約９割（89.2%）となっている。一方で、「知っているが、内容をあまり理解していない」及び「知らない・理解していない」と回答した事業場の合計は約1割（10.8%）にとどまっている。

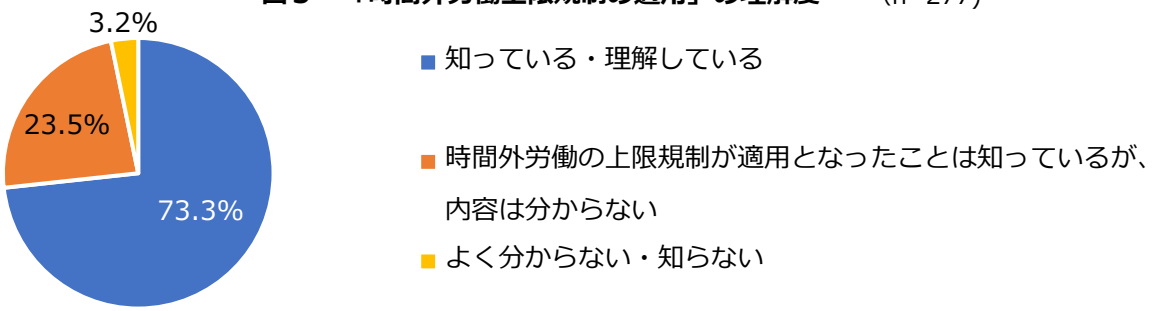
図２　「物流2024年問題」の理解度　（n=277）



問３　自動車運転者について、2024年４月から時間外労働の上限規制が適用となったことについて、ご存じですか。

「2024年4月から自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用されたこと」の理解度について質問したところ、「知っている、理解している。」と回答した事業場は７割強（73.3%）となっている。一方で、「適用となったことは知っているが、内容は分からない」及び「よく分からない・知らない」と回答した事業場の合計は３割弱（26.7%）となっている。

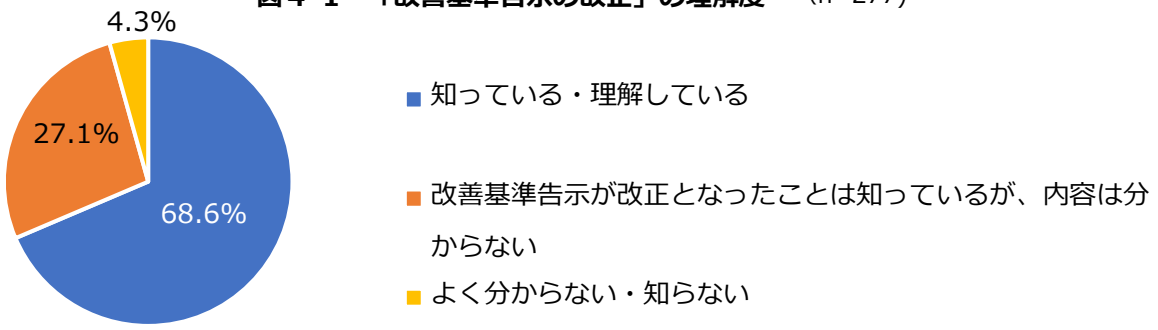
図３　「時間外労働上限規制の適用」の理解度　（n=277）



問４　自動車運転者について、2024年4月から拘束時間、休息時間など改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」が適用となったことについて、ご存じですか。

「2024年4月から自動車運転者の改善基準告示が適用されたこと」の理解度について質問したところ、「知っている・理解している。」と回答した事業場は７割弱（68.6%）となっている。一方で、「改正となったことは知っているが、内容は分からない」及び「よく分からない・知らない」と回答した事業場の合計は３割強（31.4%）となっている。

図４-１　「改善基準告示の改正」の理解度　（n=277）



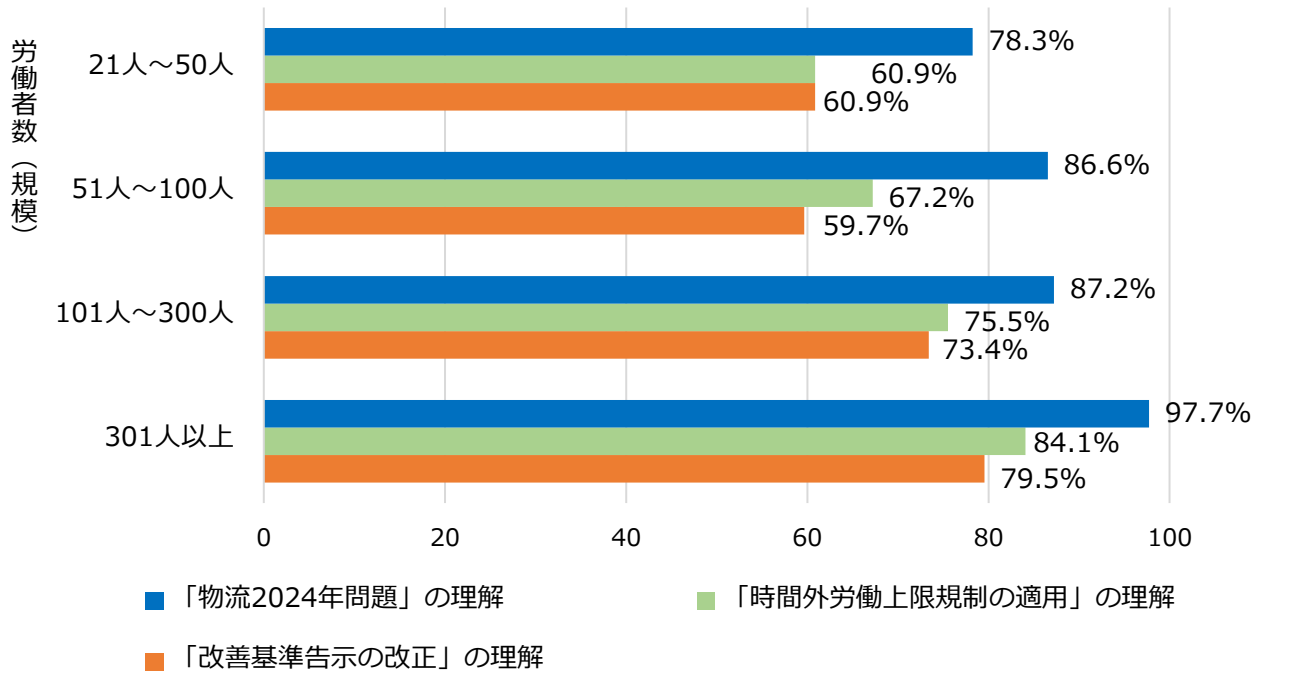
【 労働者数（規模）別の理解・認識度 】

「問２（物流2024年問題）」の質問にて「知っており、十分に内容を理解している」と「知っていて、ある程度内容を理解している」と回答した事業場、「問３（時間外労働上限規制の適用）」及び「問４（改善基準告示の改正）」にて「知っている・理解している」と回答した事業場について、それぞれ労働者数（規模）別にその比率を集計した。

「物流2024年問題」と「時間外労働上限規制の適用」では、労働者数（規模）が多くなるとその比率は上がっている。「改善基準告示の改正」では、「51人～100人」で59.7%とやや比率が低くなっているが、傾向は同じである。

また、労働者数（規模）別におけるそれぞれの理解・認識度については、いずれの層でも「物流2024年問題」の比率が最も高く、次いで「時間外労働上限規制の適用」、「改善基準告示の改正」となっている。

図４-２　労働者数（規模）別の理解・認識度

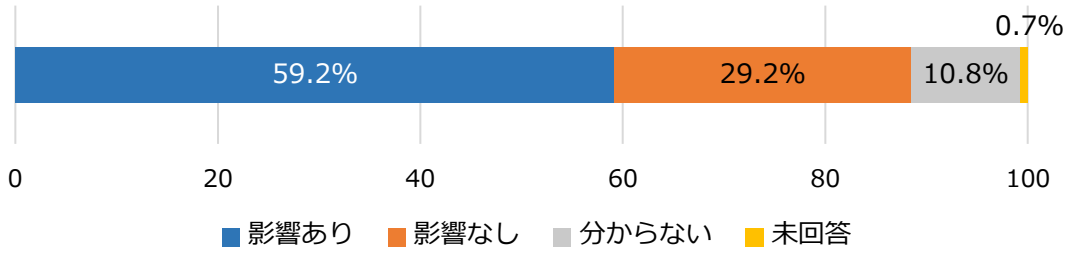


（注）労働者数（規模）20人以下は回答数が少ないため省略した。

問５　自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用された2024年４月以降における貴事業場への物流面の影響について、お答えください。

「2024年4月以降における事業場へ物流面の影響」について質問したところ、「影響あり」と回答した事業場は59.2%となっている。一方で、「影響なし」と回答した事業場は29.2%、「分からない」と回答した事業場は10.8%となっている。

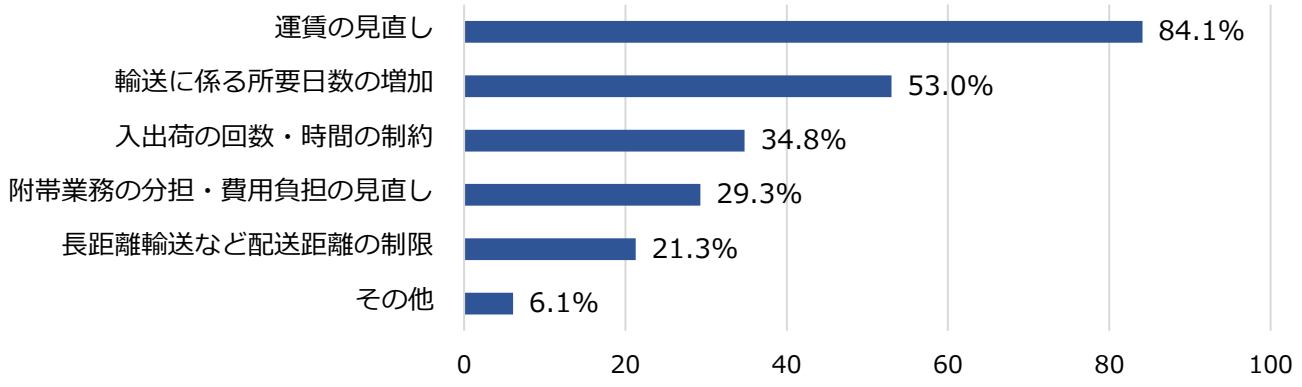
図５　物流面の影響の有無　（n=277）



問６　具体的に影響があった項目について、お答えください。（複数回答）

問５にて「影響あり」と回答した事業場に「具体的に影響があった項目」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が84.1%で最も多く、以下、「輸送に係る所要日数の増加」（53.0%）、「入出荷の回数・時間の制約」（34.8%）となっている。

図６　具体的に影響があった項目　（n=164）

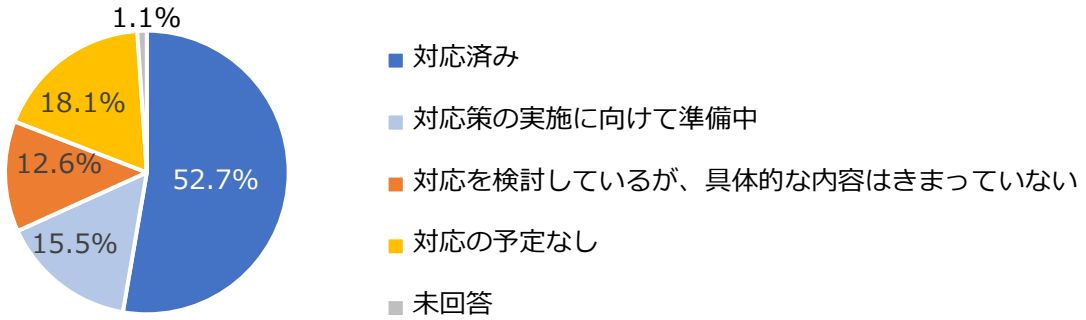


（その他）「車両の確保・手配が困難になった」、「積込開始時間が早くなった」など

問７　2024年４月以降における「物流2024年問題」に関する貴事業場の取組状況について、お答えください。

「物流2024年問題」に関する事業場の取組状況について質問したところ、「対応済み」と「対応策の実施に向けて準備中」と回答した事業場の合計は約7割（68.2%）となっている。一方で、「対応を検討しているが、具体的な内容はきまっていない」と「対応の予定なし」と回答した事業場の合計は約３割（30.7%）となっている。

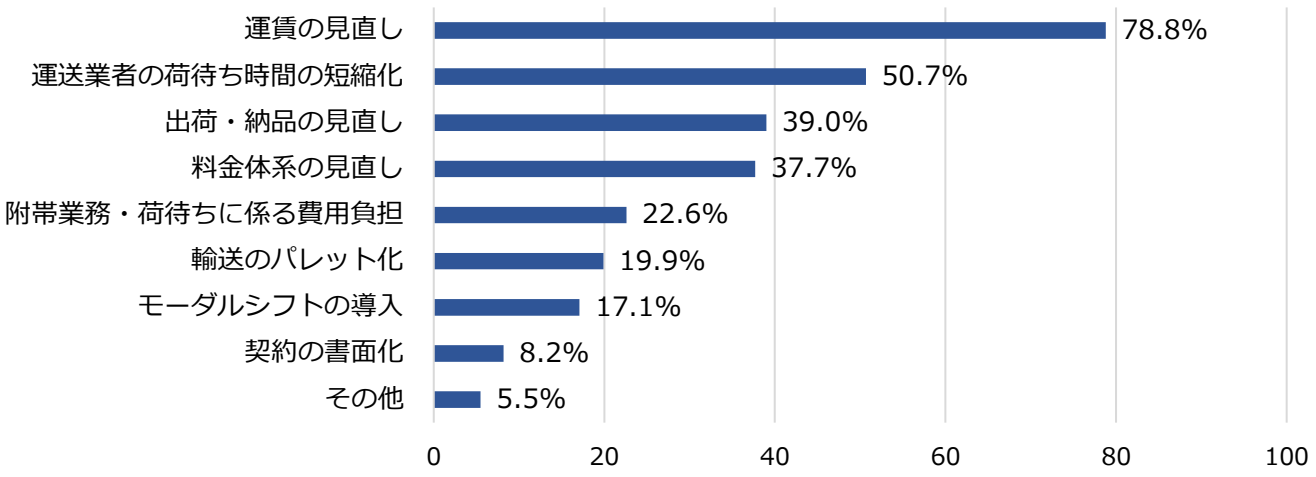
図７　「物流2024年問題」に関する事業場の取組状況　（n=277）



問８　「物流2024年問題」の具体的な対応策について、貴事業場で実行中の具体的な対応策について、お答えください。（複数回答）

問７にて「対応済み」と回答した事業場に「実行中の具体的な対応策」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が約８割（78.8%）と最も多く、以下、「運送業者の荷待ち時間の短縮化」（50.7%）、「出荷・納品の見直し」（39.0%）、「料金体系の見直し」（37.7%）、「附帯業務・荷待ちに係る費用負担」（22.6%）となっている。

図８　実行中の具体的な対応策について　(n=146)

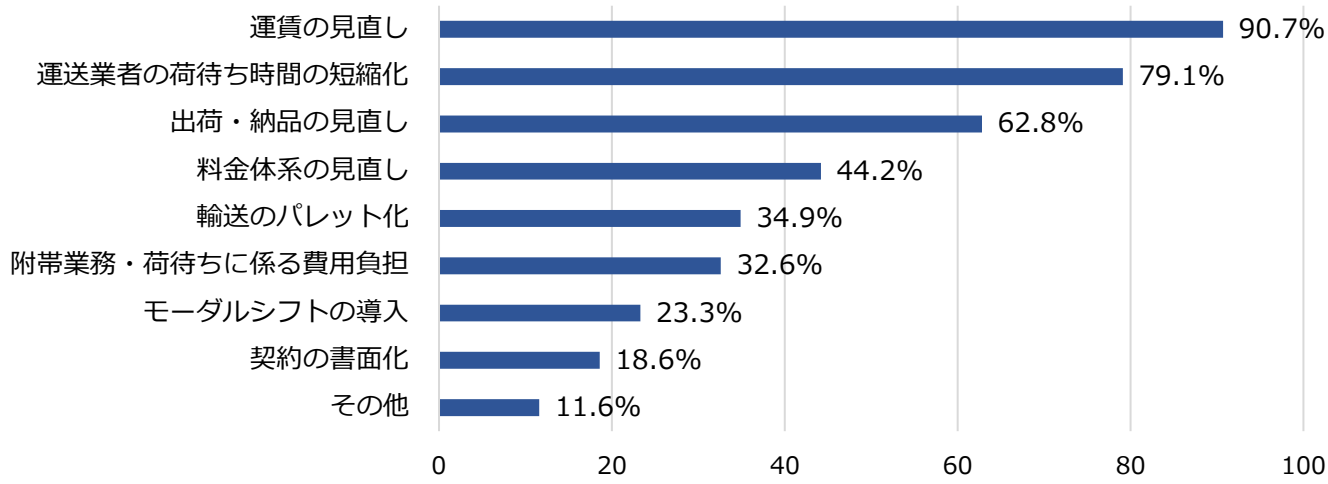


（その他）「フェリー輸送（苅田・門司）へのシフト」、「注文締切日を１日前倒し」など

問９　「物流2024年問題」の具体的な対応策について、貴事業場で準備（検討）中の具体的な対応策について、お答えください。（複数回答）

問７にて「準備中」と回答した事業場に「準備（検討）中の具体的な対応策」について質問したところ、「運賃の見直し」と回答した事業場が約９割（90.7%）と最も多く、以下、「運送業者の荷待ち時間の短縮化」（79.1%）、「出荷・納品の見直し」（62.8%）、「料金体系の見直し」（44.2%）となっている。

図９　準備（検討）中の具体的な対応策について　(n=43)



（その他）「予約システムの導入」、「配送先近郊への積み合わせや継配（一次輸送）」、「共同配送」など

問10　2024年４月以降、運送を依頼しているトラック運送事業者から、運賃等の値上げ、荷待ち時間・荷役作業の方法等の運送条件の変更に関する相談はありましたか。

2024年４月以降、運送を依頼しているトラック運送事業者から、運賃等の値上げ、荷待ち時間等の運送条件の変更に関する相談の有無について質問したところ、「相談があった」と回答した事業場は約７割（70.8%）で、「相談はなかった」と回答した事業場は25.3%となっている。

また、「相談があった」と回答した事業場を労働者数（規模別）で見ると、「301人以上」が79.5%と最も高く、「101人～300人」（70.5%）、「51人～100人」（66.4%）となっている。

図10-１　相談の状況　（n=277）

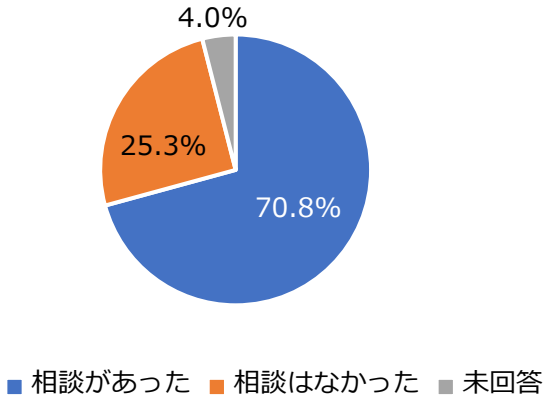
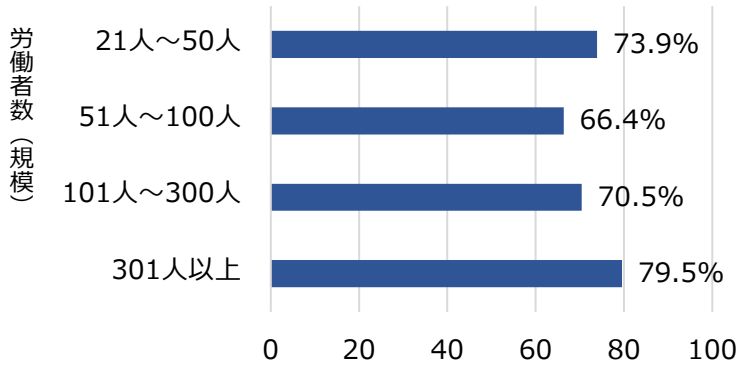


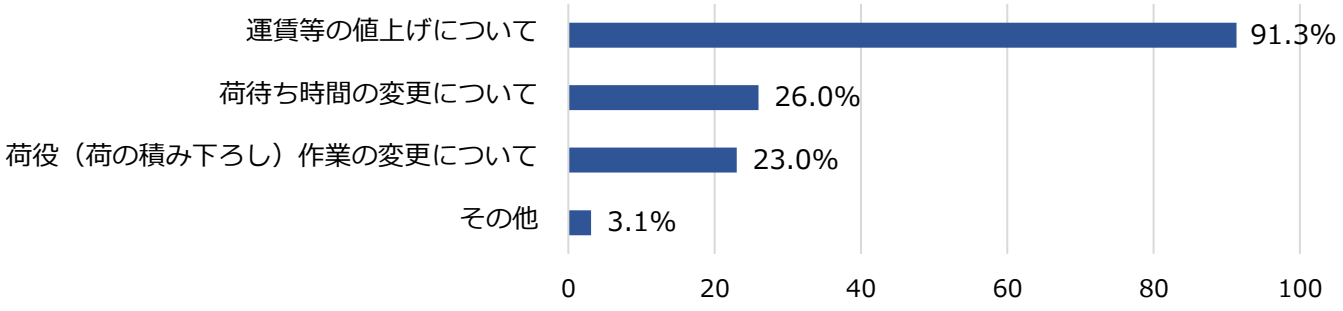
図10-２　労働者数（規模）別の相談の状況



問11　どのような内容の相談がありましたか。（複数回答）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な相談の内容」について質問したところ、「運賃等の値上げについて」と回答した事業場が約９割（91.3%）と最も多く、以下、「荷待ち時間の変更について」（26.0%）、「荷役（荷の積み下ろし）作業の変更について」（23.0%）となっている。

図11　具体的な相談の内容について　（n=196）

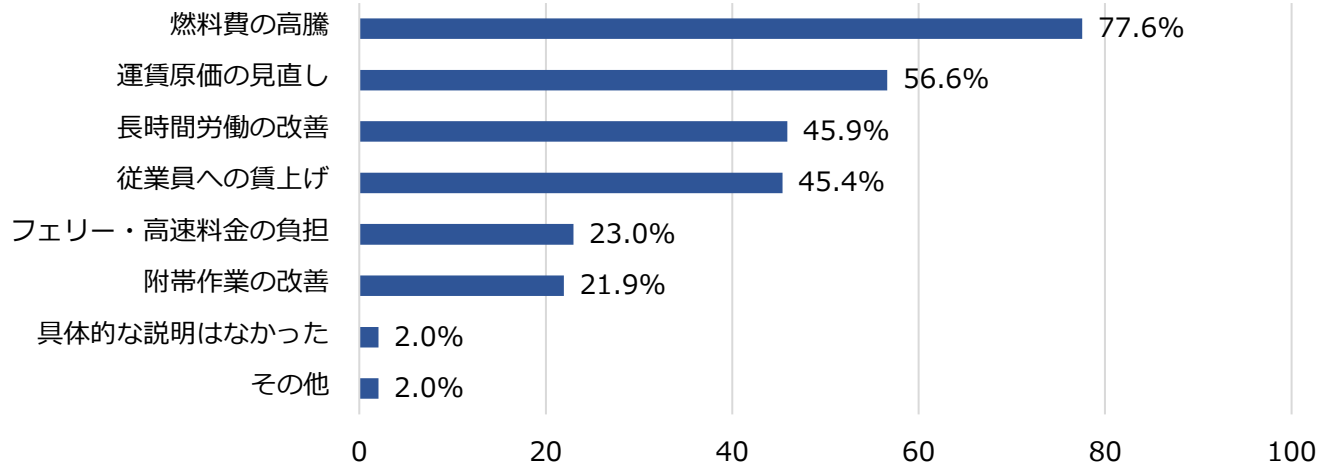


（その他）「輸送日数の増加、輸送経路の変更」、「附帯作業の費用」、「高速道路の使用頻度の増加」など

問12　トラック運送事業者からの相談は、どのような理由によるものでしたか（複数回答可）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な相談の理由」について質問したところ、「燃料費の高騰」が約８割（77.6%）と最も多く、以下、「運賃原価の見直し」（56.6%）、「長時間労働の改善」（45.9%）、「従業員への賃上げ」（45.4%）となっている。

図12　相談があった理由について　（n=196）

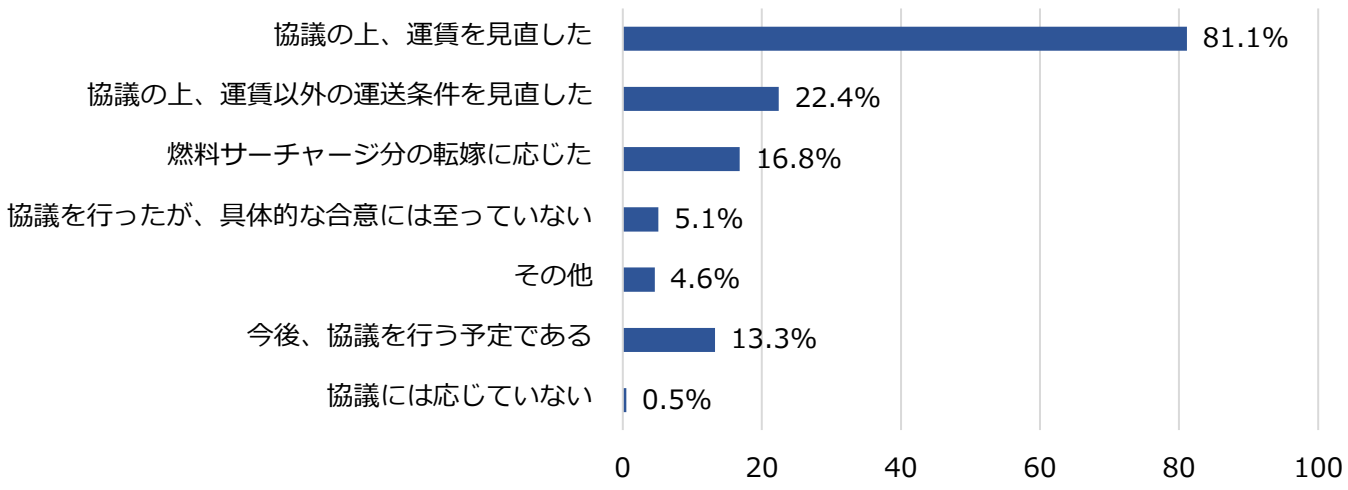


（その他）「設備投資の必要性」、「トラックの確保」、「人手不足」、「消耗品費の値上げ」など

問１３　トラック運送事業者からの相談に対し、どのような対応をされましたか（複数回答可）

問10にて「相談があった」と回答した事業場に「具体的な対応の内容」について質問したところ、「協議の上、運賃を見直した」が約８割（81.1%）と最も多く、以下、「協議の上、運賃以外の運送条件を見直した」（22.4%）、「燃料サーチャージ分の転嫁に応じた」（16.8%）となっている。一方で、「今後、協議を行う予定である」、「協議には応じていない」と回答し、相談に対して対応を行なっていない事業場が13.8%となっている。

図13　相談に対して対応した内容について　（n=196）

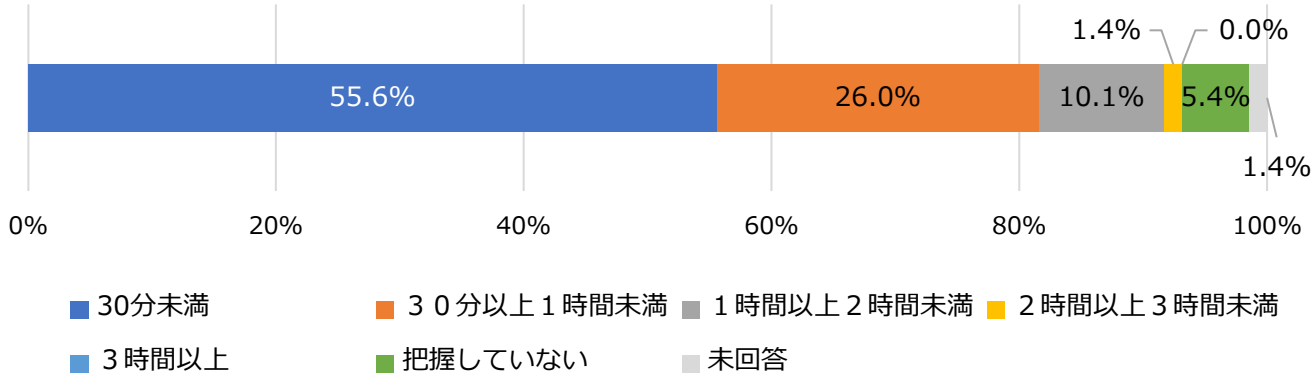


（その他）「荷役作業のパレット化」、「積込み開始時間の変更」、「令和６年標準運賃導入の協議中」など

問14　貴事業場の運送を依頼しているトラック運送事業者における、運送１回当たりのおおよその荷待ち時間の状況について、お答えください。

運送１回当たりのおおよその荷待ち時間の状況について質問したところ、「30分未満」と回答事業場は55.6%で、以下、「30分以上１時間未満」が26.0%、「１時間以上２時間未満」が10.1%となっている。一方で、「３時間以上」と回答した事業場はなく、「把握していない」と回答した事業場は5.4%となっている。

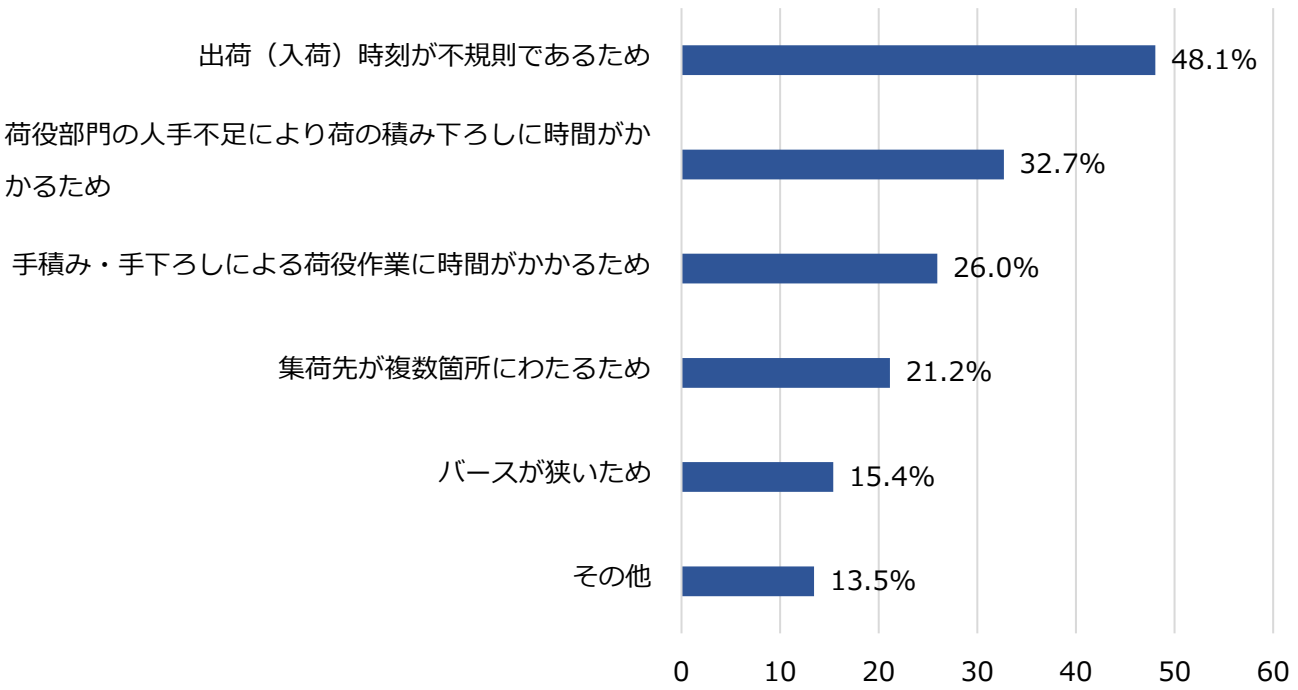
図14　荷待ち時間の状況　（n=277）



問１５　荷待ち時間の状況が30分以上と回答された方にお尋ねします。待ち時間の原因はどのような理由によるものか、お答えください。（複数回答）

問14にて荷待ち時間が「30分以上１時間未満」から「２時間以上３時間未満」までと回答した事業場に「荷待ち時間の原因」について質問したところ、「出荷（入荷）時刻が不規則であるため」と回答した事業場は約５割（48.1%）と最も多く、以下、「荷役部門の人手不足により荷の積み下ろしに時間がかかるため」（32.7%）、「手積み・手下ろしによる荷役作業に時間がかかるため」（26.0%）、「集荷先が複数箇所にわたるため」（21.2%）となっている。

図15　荷待ちの原因について　（n=104）

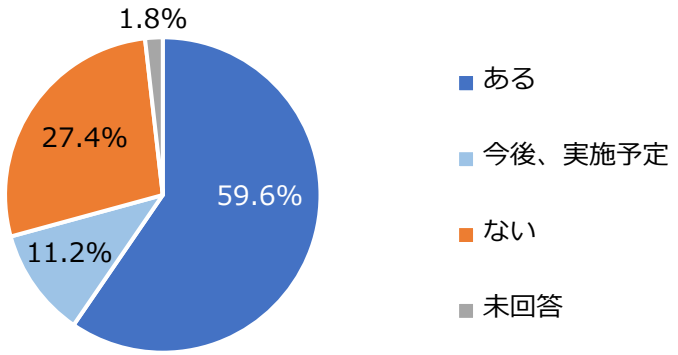


（その他）「ラベル、伝票発行に時間がかかるため」、「出荷検査の結果待ちのため」、「製品の仕上がり待ちのため」、「荷物の形状、種類、数量が多いため」、「大型貨物（重量物）の固定やシート張りのため」など

問１６　荷待ち時間の短縮のため貴事業場で実施していることはありますか。

荷待ち時間の短縮のために事業場で実施していることについて質問したところ、実施していることが「ある」及び「今後、実施予定」と回答した事業場は約７割（70.8%）となり、「ない」と回答した事業場は３割弱（27.4%）となっている。

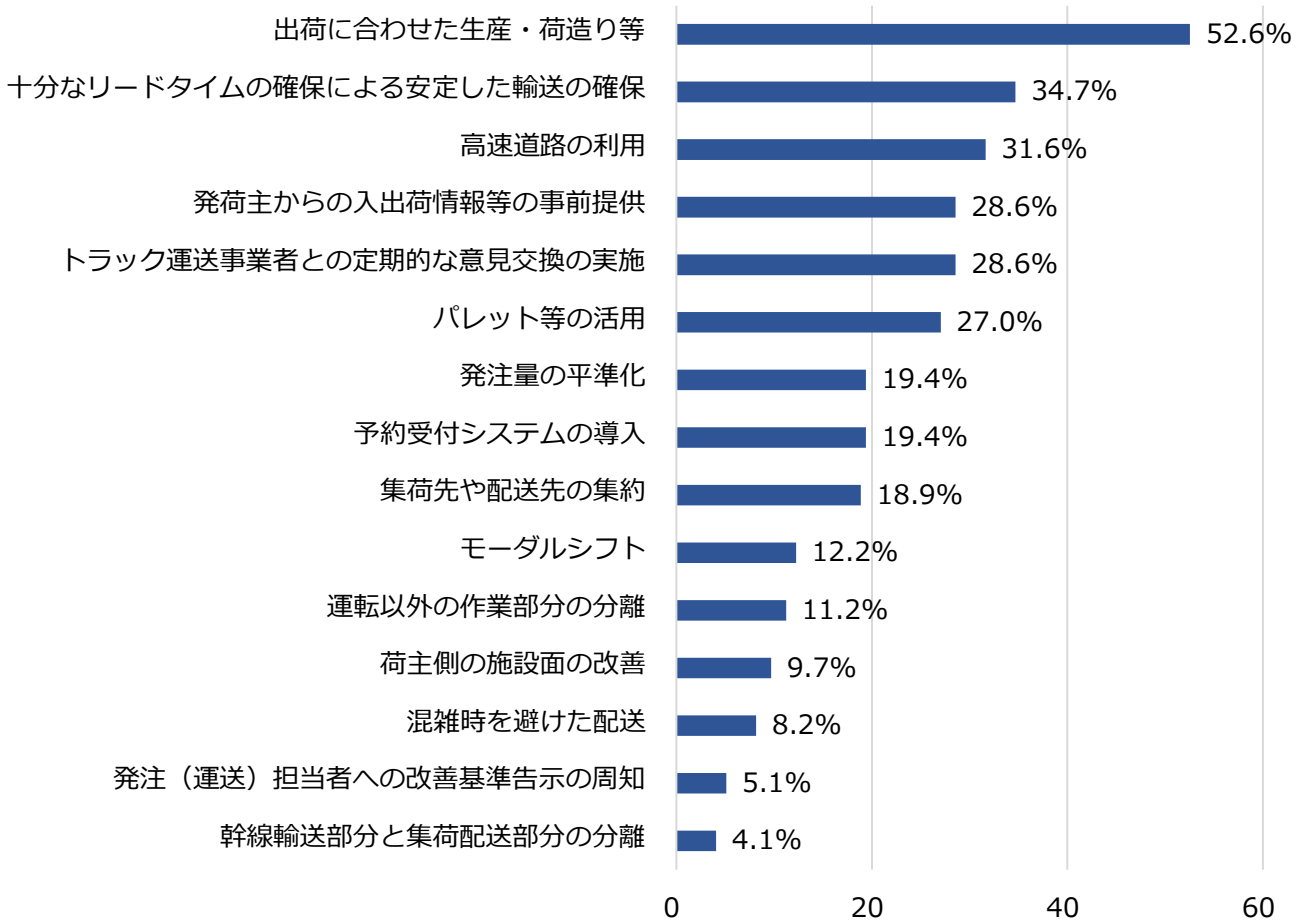
図16　荷待ち時間の短縮の実施状況　（n=277）



問１７　荷待ち時間の短縮のために実施した（実施予定の）具体的な内容について、お答えください。（複数回答可）

問16にて「ある」及び「今後、実施予定」と回答した事業場に「（実施予定の）具体的な内容」について質問したところ、「出荷に合わせた生産・荷造り等」が約５割（52.6%）と最も多く、以下、「十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保」（34.7%）、「高速道路の利用」（31.6%）、「発荷主からの入出荷情報等の事前提供」・「トラック運送事業者との定期的な意見交換の実施」（28.6%）となっている。

図17　荷待ちの時間の短縮のための実施内容　（n=196）



問１８　物流2024年問題の解決に向けたご意見・ご要望がありましたら、回答欄にご記入ください。（自由記入欄）

アンケートの最後に、「物流2024年問題」の解決に向けたご意見・ご要望について自由に記述していただいたところ、数多くのご意見等が寄せられました。その中の一部を抜粋し、以下に記載しました。（表現等については、ほぼ原文のまま記載）

【荷待ち時間の短縮に向けた取組へのご意見】

○　本年２月に予約システム導入して現状把握ができ、２時間超えの荷待ち時間を大幅に減少できた。モーダルシフト（トラックからJRコンテナ）推進を継続していくことでCO2削減を含めて課題解決に向けて取り組む。（パルプ・紙・紙加工品製造業）

○　予約システムを導入し、荷待ち、輸送会社の予約変更対応等を実施しているが、一部の輸送会社側が予約システムの利用に理解を頂けない現状もあり、発荷側も苦労している。（化学工業）

○　原材料や製品の入出荷について、配送便ごとに入出荷時刻を設定し運用している。製品出荷については、出荷時刻に合わせて接車し、積込・出荷をしている。入出荷とも30分以上の荷待ち時間が発生することは少ない。（食料品製造業）

【国の制度や施策等へのご意見・ご要望】

○　パレット化を更に推進するために、荷主企業での初期費用の負担が大きいため、補助金の導入をお願いします。（化学工業）

○　得意先の納品時間の指定がまちまちで、同方面に複数便を出しているので、そちらへの指導が重要と思われる。（食料品製造業）

○　高速道路の使用も物流2024年問題の対策に有効な手段ではあるが、一般道路の整備や拡張等も渋滞緩和につながり、輸送時間確保の一助になると思います。政府へ一般道路整備加速を具申してもいいのではないでしょうか。（化学工業）

○　問題の根本は、発送先の過度な要求内容にもあると思います。発送先の要求に応えつつ、運送業者からの価格改定・業務見直しに対応するのは、やや理不尽さを感じる場面があります。少なくともコストアップに伴う価格転嫁については、発送先の意識を変えていただくような啓蒙もお願いしたいと思います。（電気機械器具等製造業）

【その他のご意見・ご要望】

○　弊社顧客より、トラックの運転手不足により、これまで運送に含まれていたフォークリフト作業を弊社に依頼されている。弊社では、リフト免許保有者も人材もいないため、派遣や業者等に業務委託をしたいが、リフト作業者も人材不足になっている。リフト免許を持ったトラック運転者の賃金を高額にしていかないと将来の物流は成り立たないと感じる。（輸送用機械等製造業）

○　リフト業務ができる人材の確保が難しい。（輸送用機械等製造業）

○　今後も輸送業者の声を吸い上げ、適正な運行が出来るよう協力していく。（その他の製造業）

やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の年960時間上限規制と改正改善基準告示が適用される一方、労働時間が短くなることや担い手不足により輸送能力が不足し、物流が停滞する可能性が懸念されています。国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して何ら対策を行わなかった場合には、輸送能力が2024年度には14.2%さらに2030年度には34.1%不足する可能性があると試算しています。

このため、物流事業者はデジタル技術を活用した共同輸配送やパレット化による手荷役作業の削減等の物流業務の効率化・合理化を進め、労働時間の適正化など魅力ある職場づくりに取り組み、女性や若者等の多様な担い手の確保を行う必要があります。また、着荷主を含む荷主事業者は物流事業者と連携し荷待ち時間、待機時間の削減等を行うとともに、ドライバーの賃金向上につながる「標準的な運賃」の活用等の適正な価格転嫁への取組を行うことが必要です。消費者も再配達を減らす配慮やまとめ買いによる運送回数の削減に向けた取組を行う等、物流に対するこれまでの意識を見直す必要があります。

物流は、県民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、荷主企業や消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠です。

私たちは、このような共通認識の下、「物流2024年問題」を自らの問題と捉え、適正な取引環境の実現により山口県におけるサプライチェーン全体の共存共栄と、消費者の利便性確保を図り、もって地域経済の発展と県民生活の向上を推進することを目的として、関係者が連携して所要の取組の実施に努めることを宣言します。

令和６年３月26日

山口県トラック協会

日本労働組合総連合会山口県連合会

山口労働局

中国運輸局山口運輸支局

中国経済産業局

山口県

山口県市長会

山口県町村会

山口県経営者協会

山口県中小企業団体中央会

山口県商工会議所連合会

山口県商工会連合会

山口経済同友会

ＪＡ山口県

山口県地域消費者団体連絡協議会

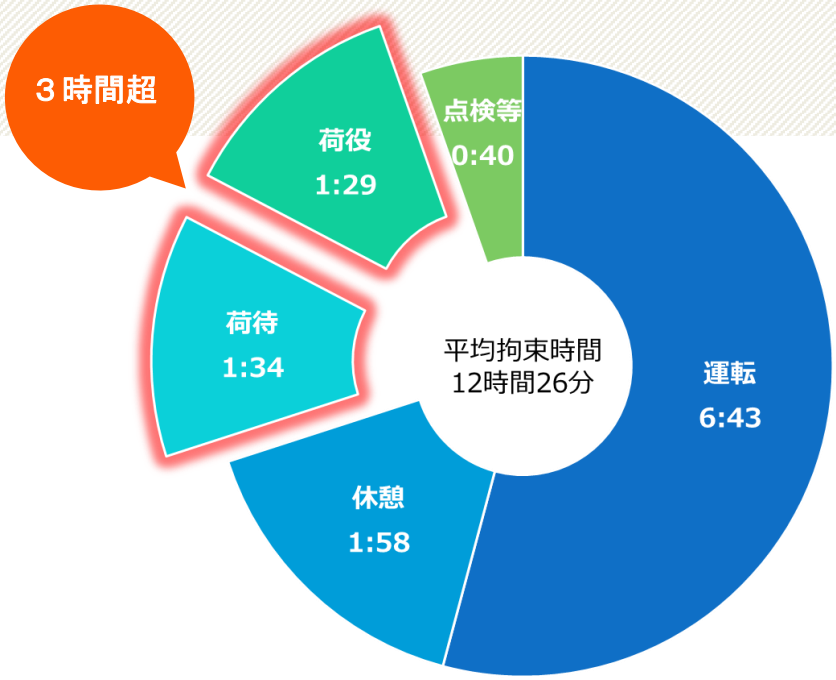
荷主・元請運送事業者の皆さまへ

資料３

STOP! 長時間の荷待ち

物流は重要な社会インフラであり、国民生活や経済活動になくてはならないものです。

トラックドライバーの拘束時間の内訳



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(R2)」

トラックドライバーの長時間労働を改善していくため、また、今後の物流を支えていくためにも、荷待ち時間、荷役時間の削減に向けた取組に、ご理解とご協力をお願いいたします。

厚生労働省 都道府県労働局・労働基準監督署
国土交通省 地方運輸局・地方運輸支局

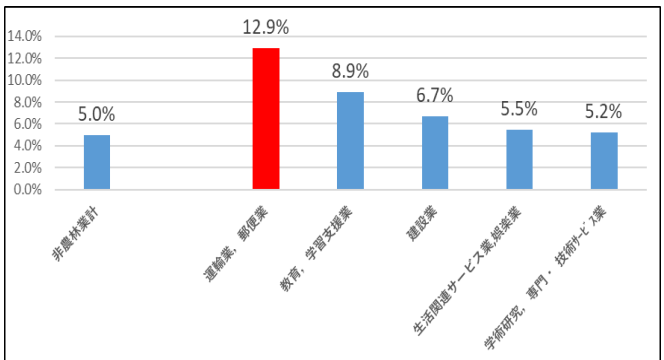
荷主の皆さまに向けてお役立ち情報発信中。詳しくはこちら▼

トラックポータルサイト

「改善基準告示」の解説動画も公開中!!

他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（R5年、上位業種）

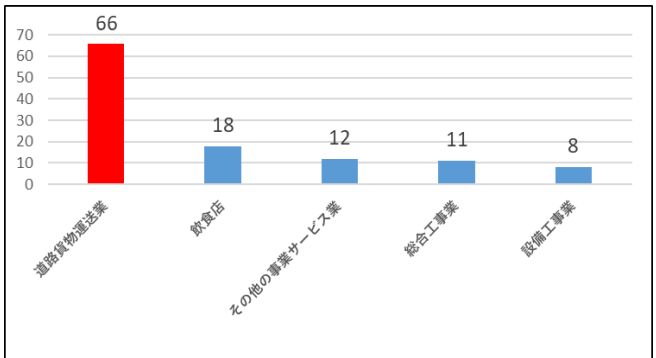


総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

※　雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

道路貨物運送業は、他の業種よりも、長時間労働となっている方の割合が高くなっています。

脳・心臓疾患の労災支給決定件数（R5年度、上位業種）



厚生労働省「令和５年度『過労死等の労災補償状況』」より引用

道路貨物運送業は、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多くなっています。

こうした長時間労働の背景には昔からの取引慣行などトラック運送事業者の努力だけでは見直しが困難なものもあります。

このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難に

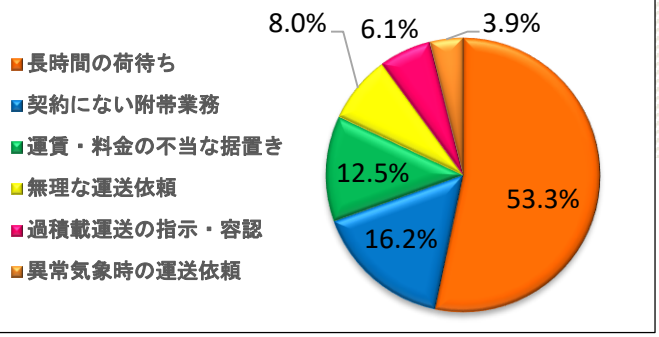
担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより、危機的状況との指摘もあります。

何も対策をしなければ、2030年には34%の輸送力が不足するかもしれません。

トラックGメンによる「働きかけ」等の中で、荷主都合による「長時間の荷待ち」「契約にない附帯業務」を合計すると、約７割を占めます

こうした状況を踏まると、発着荷主の皆さまにも長時間の荷待ち等の削減に向けた取組を行っていただくことが必要です。

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為※の割合（R6.6.30時点）



※ 貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちの改善、荷役作業の効率化をお願いします

以下の取組にご理解とご協力をお願いいたします。

取組例

・予約受け付けシステムの導入（発着荷主共通）
・パレット等の活用（発着荷主共通）
・納品リードタイムの確保（着荷主）
・運送を考慮した出荷時刻の設定（発荷主）　など

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（2023年6月）

運送契約を締結するにあたっては、**契約は書面で行う**とともに、**運送の対価である「運賃」**と、**荷役作業などの対価である「料金」**を分けて契約し、**契約にない附帯作業等を命じることがないようにしましょう**。

労働災害防止のため、トラックドライバーに荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。

パンフレット
「荷役作業での労働災害を防止しましょう！『陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」』のご案内」

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

トラック運送事業者は、ドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示を遵守しなければなりません。運送業務の発注を担当される方にも、改善基準告示を知ってもらい、**トラックの安全な走行の確保のためにも、改善基準告示に配慮した着時刻・納品期日の設定・発注をお願いします。**

パンフレット
「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

※改善基準告示について、詳細はパンフレットをご覧ください。
ご不明な点は最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間適正化指導員へお問い合わせください。

「標準的運賃」に、ご理解・ご協力をお願いします

「標準的運賃」とは、トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して**持続的に事業を行ううえで参考となる運賃**を国が示したものです。2024年３月に、「標準的運賃」は８％上昇、「標準運送約款」は附帯作業の料金等、契約条件の明確化を行う形で改正されました。

トラックドライバーは長時間労働・低賃金の傾向にあります。ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないためにも、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境を改善することが必要です。
荷主、元請運送事業者の皆さまも、
「標準的運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「トラック輸送の新たな
「標準的運賃」が
告示されました」

「改正物流法」に、ご理解・ご協力をお願いします

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されている一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。
こうした中、同年5月に、荷待ち・荷役時間の削減や多重下請構造の是正等を進める改正物流法が公布されました。

改正物流法に基づき、令和7年度以降、企業規模を問わず、すべての荷主（発荷主・着荷主）と物流事業者に対し、荷待ち・荷役時間の削減等のために取り組むべき措置について努力義務が新たに課せられます。
また、トラック事業者の取引に対しては、運送契約締結時の書面交付や実運送体制管理簿の作成等の義務が新たに課せられます。

荷主・元請運送事業者の皆さまにおかれましては、
物流の生産性向上・適正化に向けた
「改正物流法」についてご理解いただき、
ご協力くださいますようお願いいたします。

国土交通省
「改正物流法」について

お問い合わせ

荷待ち時間の見直しにあたっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。
ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		

荷主や一般利用者（消費者）のみなさんへ

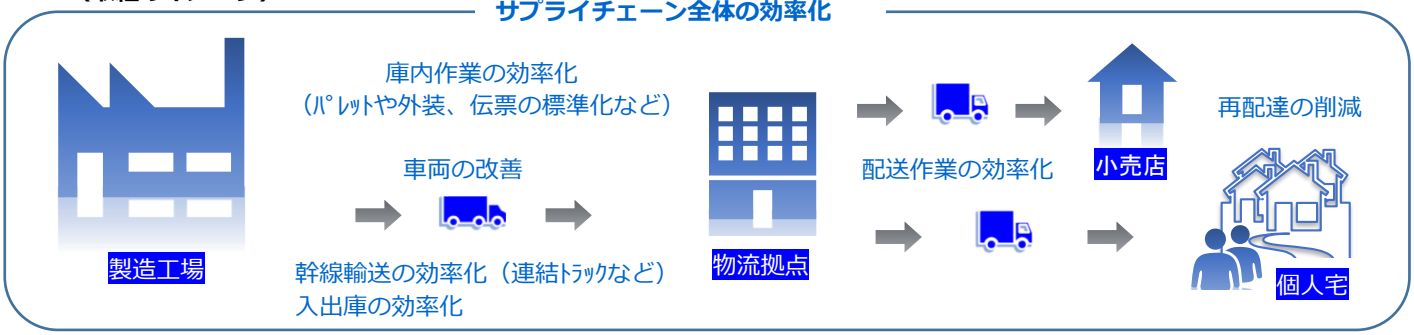
国民の生活になくてはならない物流をみんなで支えましょう

厚生労働省山口労働局

近年の ICT（情報通信技術）活用によって配送管理の効率化が進んだとはいえ、小売店やインターネット上には常に多くの商品が並び、注文した品が素早く届くことにいつも驚かされます。

船や航空機、鉄道などの輸送手段もありますが、やはり生産地や製造工場から小売店、消費者にわたって隅々まで届けるトラック輸送は運搬の主役です。物流システムが進展しても、運送事業者とそこで働くドライバーがトラックを走らせない限り、「物が運ばれてくる」ことはありません。

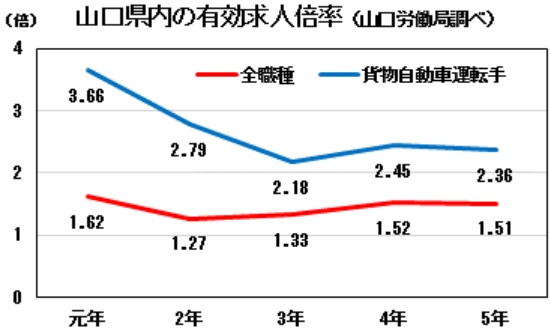
（取組のイメージ）



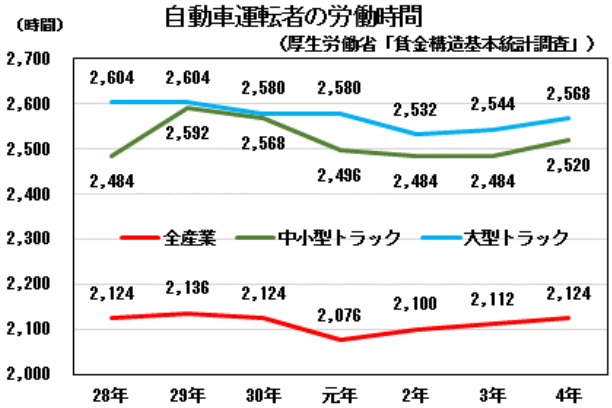
しかしながら、輸送需要の増大に対してトラックドライバーは常に不足状態・・・。県内のハローワークにも貨物自動車運転職種の求職者に対して２倍以上の求人が寄せられ、全職種に比べて倍近い人手不足です。

また、ドライバーに魅力を感じて現に働く方の年間の労働時間は全産業より２割も長く、身体的な大きな負担となっていることを知っておくべきです。

ドライバーの就労環境の改善を着実に進めて健全な物流を維持していかないと、我が国の産業はもちろん、消費者生活への影響も危惧されます。



なぜ、ドライバーは不足しているのでしょうか・・・



ドライバー業務の特徴として、

- 勤務中はずっと運転席で、荷の積み下ろし中も車両から離れることができず（手待ち）、拘束されている時間が長い
- 関東方面便などの長距離運行の場合は１回の勤務が複数日に及ぶ
- 到着時刻に合わせた早出出庫や夜間運転などは疲労しやすく、また不規則となりがち
- 運転中は事故防止のために絶えず緊張を強いられる
- こうした長い拘束時間であるのに年収が相対的に低い

など、一般サラリーマンとの違いを考えても想像以上に過酷ではないでしょうか。

（運行イメージ） 前日の夕方に積み込んだ荷を岡山に運び、呉で荷下ろしすると同時に新たな荷を積んで岩国と山口で荷下ろしした後、翌日配送の荷を積み込んで帰庫（15 時間拘束）

4:00	5:00		8:00	9:00	11:00		14:00	15:00	16:00		18:00	19:00	20:00	21:00	
		出庫	岡山		呉		岩国			山口		宇部	帰庫		
	起床 出社	点呼 点検	荷下		荷下 積込		荷下	昼食		荷下		積込		退社	帰宅 就寝

一方、運送事業者においても車両の購入や管理に多大の経費がかかるばかりか燃料代も高騰しており、賃金アップでドライバーを増やしたくてもままならず、輸送サービスを維持するための適正な運賃を望む声はもっともといえるでしょう。

物流の担い手であるドライバーの就労環境を改善するために・・・

我が国では、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少への対応として、「投資やイノベーションによる生産性向上」とともに「就業機会の拡大や意欲･能力を存分に発揮できる環境づくり」によって、「人材の確保」→「業績の向上」→「利益増」の好循環をつくることを目指しています。

その一手として平成 30 年 7 月に働き方改革関連法が公布され、これまで労使協定によって何時間でも可能であった時間外労働に上限が設けられました。
皆さんの職場でも、働き方改革として労働時間の把握や長時間残業の抑制がより丁寧に行われるようになったのはこの流れの一つです。

▶ドライバーの時間外労働にも上限を設けて、いよいよ長時間労働を規制することになった
（物流における「2024 年問題」と呼ばれています。）

ドライバーの勤務に対しても、令和 6 年（2024 年）4 月からは、**年間の時間外労働が 960 時間に制限**されることになりました。
労働時間（時間外労働）が制限されることは、典型的な労働集約型産業である運送ビジネスにとって、輸送量に直接的に影響して業績の低下、労働賃金の減少につながり、結果、転職を考えるドライバーが出てくることも危惧されています。
だからこそ、人手不足の悪循環になってしまわないようにドライバーの就労環境を改善することがとても重要です。

▶ドライバーの拘束時間や運転時間を規制する基準が厳しくなった
（この基準を「改善基準」といい、昭和 42 年の通達から平成元年に大臣告示となって数次の改正を経て、現在これに基づき指導を行っています。）

時間外労働の上限規制に加え、ドライバーの健康被害を防止するための拘束時間や運転時間、勤務と勤務の間の生活時間帯（インターバル時間）の在り方について、より具体的に示されました。

（ドライバーの労働時間規制の主な改正内容）

	令和 6 年 3 月まで	令和 6 年 4 月から
時間外労働の上限 （労働基準法）	なし	年 960 時間
拘束時間 （改善基準）	【1 日あたり】 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 ※15 時間超は 1 週間 2 回以内 【1 か月あたり】 原則 293 時間以内 ただし、労使協定により、年 3,516 時間を超えない範囲で、320 時間まで延長可	【1 日あたり】 原則 13 時間以内 最大 15 時間以内 宿泊を伴う長距離運行は週 2 回まで 16 時間 ※14 時間超は 1 週間 2 回以内 【1 か月あたり】 原則 284 時間以内 （年 3,300 時間以内） ただし、労使協定により、年 3,400 時間を超えない範囲内で、310 時間まで延長可

※　「拘束時間」とは、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの拘束されるすべての時間をいいます。
　これに対して使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務の間にあって睡眠時間を含む生活時間を「休息期間」いい、1 日の休息期間は基本 11 時間以上とされています。

社会を支える物流システムを維持するため、私たちにできること・・・

政府では、荷主企業、物流事業者（運送･倉庫等）、一般消費者が協力して、⑴商慣行の見直し、⑵物流の効率化、⑶荷主･消費者の行動変容に係る対策を「政策パッケージ」として策定しています。（令和５年６月）

中でも荷主･消費者におかれましては、まずは関心を持っていただき、続いて次のことについて実行をお願いしています。

▶荷主事業者においてできること

運送事業者と共に荷待ち・荷役時間などの実態や課題を共有化し、双方にとってより良い改善策を検討して実行しましょう。

物流の品目や形態ごとに取組の手順や事例を集めたガイドライン、手引きが参考になります。

－自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト－

▶一般利用者（消費者）ができること、利用できるサービス

みんなで配達ロスを減らすことで、物流の負担を軽減することができます。自分や相手が受け取りやすい日時･場所を指定したり、宅配ボックスの設置を検討してみましょう。

宅配ボックス設置に係る補助など、CO_2削減の目的もあって、国土交通省や県のほか、お住いの自治体の支援もあります。

まとめ買いによる配送回数の削減や、運送事業者の「営業所受け取りサービス」やコンビニエンスストアの「コンビニ受け取りサービス」を利用しましょう。仕事帰りに受け取れたりとメリット大です。

また、長時間の運転で疲労が蓄積しないよう、サービスエリアの大型車スペースに駐車してドライバーが休憩していますが、こうしたスペースへのマイカー駐車を控えることも私たちができることの一つです。

これらの取組を荷主や消費者も一緒になって進めるため、関係者が一堂に会して**「やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言」**を行いました。

私たちは、荷主企業が物流に係るコストを理解し、荷待ち･荷役時間を縮減すること、運送事業者が物流の省力化を図り、ドライバーの負担軽減、適正な取引環境で効率的な輸送サービスの実現を図ること、消費者が適切な送料や納期を理解して再配達の削減等に取り組むことについて、連携して所要の実施に努めます。

令和６年３月26日

やまぐち物流2024年問題の解決に向けた共同宣言

物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の年960時間上限規制と改正改善基準告示が適用される一方、労働時間が短くなることや担い手不足により輸送能力が不足し、物流が停滞する可能性が懸念されています。国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して何ら対策を行わなかった場合には、輸送能力が2024年度には14.2%さらに2030年度には34.1%不足する可能性があると試算しています。

このため、物流事業者はデジタル技術を活用した共同輸配送やパレット化による手荷役作業の削減等の物流業務の効率化・合理化を進め、労働時間の適正化など魅力ある職場づくりに取り組み、女性や若者等の多様な担い手の確保を行う必要があります。また、荷主を含む荷主事業者は物流事業者と連携し荷待ち時間、待機時間の削減等を行うとともに、ドライバーの賃金向上につながる「標準的な運賃」の活用等の適正な価格転嫁への取組を行うことが必要です。消費者も再配達を減らす配慮やまとめ買いによる運送回数の削減に向けた取組を行う等、物流に対するこれまでの意識を見直す必要があります。

物流は、県民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、荷主企業や消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠です。

私たちは、このような共通認識の下、「物流2024年問題」を自らの問題と捉え、適正な取引環境の実現により山口県におけるサプライチェーン全体の共存共栄と、消費者の利便性確保を図り、もって地域経済の発展と県民生活の向上を推進することを目的として、関係者が連携して所要の取組の実施に努めることを宣言します。

令和6年3月26日

＜共同宣言参加団体等＞

山口県トラック協会
日本労働組合総連合会山口県連合会
厚生労働省山口労働局
国土交通省中国運輸局山口運輸支局
経済産業省中国経済産業局
山口県
山口県市長会
山口県町村会
山口県経営者協会
山口県中小企業団体中央会
山口県商工会議所連合会
山口県商工会連合会
山口経済同友会
ＪＡ山口県
山口県地域消費者団体連絡協議会

▶運送事業者においてできること、利用できる制度

ドライバーの長時間労働を招いているおそれがあるか確認してみましょう。

「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」で簡単に自己診断ができます。

－簡単自己診断－
（自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト）

労働関係法令や改善基準について、専門家に相談してみましょう。

山口労働局にはこれらに精通した労働時間管理適正化指導員を配置しており、改善基準を中心に労務管理について事業場訪問によるアドバイスを行っています。

また、「働き方改革サポートオフィス山口」（厚生労働省山口労働局委託事業）では、社会保険労務士など専門家が、人材確保や育成、助成金、労務管理など働き方に関するお悩みをお受けし、課題解決のための改善提案を行っています。

－働き方改革サポートオフィス山口－

事業経営について、相談窓口を利用しましょう。

経済産業省がすべての都道府県に設置している「よろず支援拠点」では、IT を活用した生産性向上、経営改善策の提案・支援など中小企業・小規模事業者の経営上のあらゆる相談に応じています。

小規模事業者・中小企業、創業予定者のための相談窓口
山口県よろず支援拠点

各種助成金を活用しましょう。

業務改善助成金

問い合わせ先：業務改善助成金コールセンター　電話：0120-366-440（平日 8:30~17:15）
または山口労働局雇用環境･均等室　電話：083-995-0390（　同上　）

事業場内で最も低い時間給（事業場内最低賃金）を一定額以上引き上げ、生産性向上に資する設備投資等（機械設備の導入、人材育成・教育訓練や国家資格者によるコンサルティング）を行う中小企業・小規模事業者に、その設備投資等に要した費用の一部を助成する制度です。一定の要件を満たすと、助成上限額・助成率・助成対象経費の特例的な拡充が受けられます。

人材開発支援助成金

問い合わせ先：山口労働局職業対策課　電話：083-995-0383（平日 8:30~17:15）

従業員に対して計画に沿って訓練を実施した場合に、訓練経費や訓練期間中の賃金の一部などを助成するもので、ドライバー人材を増やすために必要な中型免許・大型免許等取得に利用できます。

働き方改革推進支援助成金（業種別課題対応コース：運送業）

問い合わせ先：山口労働局雇用環境･均等室　電話：083-995-0390（平日 8:30~17:15）

生産性を向上させ、労働時間の縮減や勤務間インターバル制度の導入等に向けた環境整備等に取り組む中小企業事業主に対して、その実施に要した費用の一部を助成するもので、積載量の多いトレーラーやデジタコの導入によって運送業務や事務作業を効率化するなどに要した経費のほか、教育訓練や国家資格者によるコンサルティング費用についても一部を助成します。